Karta över Luleå-trakten

20/3	1888	Brev	från	H. Örtenblad	till	J. A. Bergman
28/3	"	"	"	-"-	"	-"-
3 /4	"	"	"	-"-	"	-"-

Carlshäll – Hertsö

1888



Nu byggd järnväg
Möjlig banasträckning
Järnv. bol. plan
Landsvägar
LULE
Gammelstad
Gammelstads fjärden
notviken
Landsväg till Luleå
väg till Gäddvik
Carlshäll
Caresvik
Lule Elf
Björsbyn
Granön
Bergland
Berg
Mulön
Björkön
Hertsön
LULE
vik
Svartön
Svartösund
Kalaxheden
Sandön
Altappen
Kallax

Luleå d. 20 Mars 1888.

Grosshandlaren
H. Herr J. Aug. Bergman
Nederkalix

Har att erkänna mottagandet af ärade skrifvelserna af 17 och 18 d:s, hvars innehåll bemärkts.

Jag hade igår en längre samtal med M:r Minett och vidhemtade derunder åtskilligt af intresse. Rörande Hertzön var han så litet som möjligt meddelsam; man fick så att säga, plocka orden ur honom. Hittills tycktes undersökningen att det hållet gjorts helt ytligt. Hans mening tycktes vara att framåt på våren göra en grundligare undersökning, sedan marken blir klar. Han omtalade, att bolaget funderar på att gå öfver Lule Elf vid Hedensforsen och taga banan till Kallax by, der god hamn troddes kunna erhållas. Denna plans verklighet tror jag ej på. Förslaget är alltför storartadt och kostsamt att utföras blott för att slippa betala muddringsafgiften

till Luleå Stad. Detta förslag afser troligen blott att afleda uppmärksamheten från hvad bolaget må hafva i sinnet.
M. sade, att om stadsfullmäktige gå in på att fördjupa Kyrkholmssundet, så kan jernvägsbolaget ännu gå detta arbete fullgjordt, så förfaller alla planer på att söka annan lastplats.
Då det emellertid är öppet vatten minst 2 – ibland 4 – veckor längre vid Altappen än vid Svartön, så ligger det nära till hands att misstänka, att bolaget har någon afsigt, att genom att bygga en bidosspår till Hertsön, der erhålla hamn för sin malmlastning, sedan stadsspåren äro isbelagda på hösten.
På Millets karta finns en med blyertz prickad linia, hvilken jag antager betecknar den sträckning, som han tänkt sig.
Denna linie går till början med, eller närmast nu lagda jernvägsspåret, genom Luleå stads och jernvägsbolagets egen mark, fortsätter sedan öfver dags

ytterst grunda vikarna mellan Hertsön och Svartön, gå öfver ett par uddar och sedan längs efter Hertsöstranden till just det stället, som af mig utpekats som lämpligt för en kajbyggnad med fullt djup utanför.
Bifogade karta, copierad från Ekon. Kartverkets karta öfver Neder Luleå, antyder närmare ~~och fördelaktare~~ den sträckning som Hr Millett synes hafva tänkt sig.
Skulle denna ej befinnas lämplig, jag känner nemligen ej till huru-dan botten som finnes i de sjö-vikar, hvaröfver banan skulle gå, finnes enligt min tanke, och med den kännedom jag har om markens ~~be~~ beskaffenhet, ingen annan utväg än att taga sidospåret från trakten af lilla tjern vid "Berckerska gården". Banan skulle då komma att genom-löpa ~~..~~ till början med odlad mark, som eges af vissa stadsbor, sedan stadens mark och derefter Hertsö-bys mark. Detta sidospår blir ganska långt, jemfördt med det

som Minette tänkt sig — och som de förefaller
mig — äfven dyrare än Minettes Sido-
spår.
Som jag nu föreställer mig saken, kan
man ej gerna tänka på att ens
uppgöra om någon mark för Sido-
spåret utan endast för mark för
Kaj eller lastplats. Har man blott
uppgjort härom, så kan ju all-
tid mark för bibanan exproprie-
ras. Skulle "Svenska män" hos Kong.
Maj:t begära tillstånd ~~[illegible]~~ att expro-
priera mark för en bibana härtill
så får man väl antaga, att detta
skulle beviljas. Jag var medlem
af expropriationsnämnden både
i Neder- och Öfverluleå socknar och
blir lägen för jorden ej så farligt
dyr som man kan föreställa sig.
Men ett annat förslag är — kan
man ej anordna malmutskepp-
ning från Carlshäll? Der är godt
djup för huru stora fartyg som
helst, blott de komma ut och
in genom Tjufholmssundet. Här-
för skulle blott en liten kanalstump

behöfva byggas. Bäst hade nog i så fall varit att få taga banan öfver Notvikens exercisplats, der marken är jemnast, men möjligen kan det blifva svårigheter att få expropriera sådan mark, som till exercisplats är upplåten. Såsom vägarne gå i närheten af Notviken, tänker jag mig, att banan måste tagas, såsom på kartan är antydt. Marken är hela vägen fast. Några mindre skärningar blifva dock nödvändiga af nöden. Denna mark är består af skogsmark till aldra största delen, derför billig att expropriera. Vid Carlshäll skulle billiga kajer kunna byggas genom utfyllning medelst affall och sprink från Carlsvik. En liten railbana direkt från Carlsvik skulle göra kostnaden för kajer obetydlig. Carlshäll egdes af Aktiebolaget och ingen svårighet vore att få tillstånd af Luleå stad, att derifrån få afskeppa malm. Det ligger i stadens intresse, att få all malmskeppningen förlagd inom stadens om-

både. Staden får då tillgodonjuta fördelen af sån utstyrlder och Operan betalas till Staden. Carlshäll har samma olägenhet, som Svartön — an islägningen om hösten sker tidigare än vid Altappen. Jag har emellertid ej förstå alldeles, om att de fördelar, som Svartön eger, äfven finnas vid Carlshäll.
N. P. B. har varit sjuk och är ännu klen, fastän på bättringsvägen; jag har derföre ännu ej talt vid honom om det uppdrag, som var ämnat åt honom. Jag reser i dag ne ut till Altappen för att tala vid Boman om Wattendjupet m. m. vid Hertzön etc. Om jernvägens planer, att undandraga Luleå Stad fördelarna af jernvägen, kan man utan hitk tala med hvem som helst.
Som saken nu förefaller mig skulle Bol. B & Co. hafva stora chanser på sin sida, om det egde fastande, tillräcklig mark å Hertzön för anläggande af kajer m. m. Fördelen

export derifrån och vore det måhända skäl uti, att söka erhålla hela yttre delen af Hertsön från lilla viken, der grundvatten börjar ända ut till Hertsölandets yttersta udde. Då yttre sidan af Hertsön ej eger skyddad hamn, skulle ej gerna någon annan i så fall kunna å Hertsön skaffa sig lastplats.
Skulle sedan svårigheterna att lägga bibanan till Hertsön blifva för stora, så hade man ju andra Karlshäll, som reserv (i vissa fall t.o.m. bättre än Hertsön). "Hamnumgälder" måste betalas till Luleå äfven vid Altappen, fastän Altappen & Hertsön ligger inom Nederluleå socken. I detta fall aktas så ingen fördel att förlägga malmexporten på Hertsön.
Förmadar att Hr Grosschs har ekon. Skattverkets karta öfver Nederluleå. Genom att lägga min copia derifrån öfver originalkartan, blir copian tydligare.
Hvad som nämdes om transporten af aktiebrefven bemärkte att göres intet deråt, förrän jag er-

håller vidare ordet. Då vederbörande få höra talas om aktieköpet — blir det troligen nödigt äfven fördela Hr Grosshr:s egna gamla aktier. Man kan åtminstone tänka sig, att denna manöver göres af motsatta partiet för att ännu en gång få vara affärande.

Det jag talat vid Hr Boman skall jag skrifva vidare om Hertsö-ärendet.

Ödmjukeligen
H. Öhrnlund.

Luleå d. 28 Mars 1888

Grosshandlaren
H. Herr J. Aug. Bergman
Nederkalix

Sedan jag hade äran mottaga ärade skrifvelsen af 28 Mars, har jag sökt, hvad möjligt, taga reda på förhållandena.

Förslaget Carlshäll är i alla afseenden ganska fördelaktigt.

Jag har från ett par olika kartor tagit en Copia af Carlshäll, med kringliggande trakt, och bör denna vara ganska just, fastän den mera liknar en frihandsteckning än en karta. Den bifogas emellertid sådan den är.

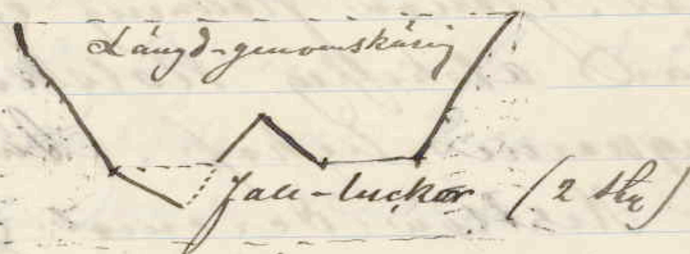
Af kartan framgår, att djupet vid Carlshäll är, der jag tänkt mig att kajen bör förläggas, öfver 20 fot. Om kajen utlägges ännu mera, än hvad som å kartan antydes, kan djupet gifvetvis blifva ännu större eller omkr. 24 fot. Måtten äro tagna nu och äro fullt tillförlitliga. Den å kartan antydda längden å kajen är 1,500 fot och bör denna längd blifva fullt tillräcklig.

Kajen kan med lätthet byggas medelst spräng-
affall från Carlsvik – hvilken ditfraktas på
Railbana. Till fyllnad innanför Kajen, åt
land till, finnes god tillgång på sand i Skogs-
backarne ofvanför Sjöstranden. Carlshälls
område är 133⅔ qv. ref. Den delen som
är närmast Notviken är mycket sand
med blött botten. Öfre delen närmast
Stadens område är deremot fast och skulle,
om något mindre område erhålles af Stadens
mark, erbjuda godt tillfälle för anläggande
af Masugnar.
Af Kartan framgår vidare, att bibanan,
såsom jag nu tänker mig den (angifven
med blåkrita å ritningen), skulle kom-
ma att genomlöpa Skogsmark lydande
under Pastorsbostället och sedan genom
Luleå Stads hemman (Notvikshemmanet)
samt förenas med jernvägen i närheten
af den jernvägen skär landsvägen
till Luleå Gla Stad. Något närmare skulle
det blifva, om bibanan kunde få dragas
genom exercisplatsen.x Den del deraf,
som ligger närmast Landsvägen till Gädd-
vik, är ej upptagen till egentlig exersisplats,
utan är fortfarande bevuxen med skog

x Sträckningen anlagd med rödkrita å kartan.

Möjligen skulle det dock möta svårigheter att få fram bibanan denna väg.
Utskeppning från Carlshäll är i bra många fall att föredraga framför Hertsön. Grannskapet med Carlsvik underlättar anläggningen, möjliggör och underlättar anläggande af Masugnar. Genom flottning efter Lule elfven kan åtskillig kolskog erhållas för masugnarnes behof. Att flotta kolskog till Hertsön är deremot svårare.
Jag har varit ute och besett jernvägsbolagets Hydrauliska Elevator. Den är ganska storartad, dock ej så märkvärdig, som man ser den beskrifven i tidningarne.
Machinen är af 80 hästkrafter. 3 pannor äro förlagda i särskild afdelning af Machinhuset. Till uppförandet deraf har åtgått omk. 60000 stkn tegel. Machinen användes uteslutande som pump för att genom hydrauliskt tryck (hvarvid glycerinsprit för köldens skull användes i. s. f. watten) lyfta 3ne lastade vagnar på en gång. Wagnarne upplyftas på en omk. 40 fot öfver kajen byggd luft-jernbana, om jag så må kalla den, och nedinunder den en stor jerntratt, som leder malmen ned i en rännа och

genom denna faller malmen direkt ned i fartygsrummet. Vagnarne, som hittills hållit äro af jern och mycket solida — de lära kosta omkring 1,800 kr pr stycke —, hafva i genomskärning ungefär nedanstående utseende.



Sedan vagnarne tömts gå de ned samma väg, de gått upp. Meningen lärer dock vara, att framdeles förbättra arrangementet så, att de föras undan på luft-banan och tages ned genom en särskild lyft-inrättning. Machineriet lärer vara härför afsedt.
Hvad hela tillställningen kan kosta, vet ingen här. Jag har dock haft tillfälle se en tablå öfver bolagets ställning den 31 Dec. 1887. Derstod "Luleå Lift account" till något öfver £4000 eller omk. 75,000 kronor. Jag antager, att alla machinerier och byggnadens uppförande häruti var inbegripet, ty sedan i hösstas hitkom

2/

allt som hör till Hydrauliska elevatorn med "Juana Nancy". Sedan nyåret har dock arbetats på skeppen på denna tillställning och torde densamma färdig kunna beräknas uppgå till mellan 130,000 och 150,000 Kronor.

En 80 hästars machin kostar enligt en Engelsk priskurant, som finnes å vårt Kontor, omk. 60,000
3 pannor dertill omk. 18,000
Byggnader kan ej gerna gå till mer än 12,000
och återstoden kan jag ej tänka mig går till mer än omk. 50,000
S:a 140.000.

Det är att bemärka, att jernvägsbolaget hitlagit allt, som hör till Elevatern, med särskild ångare, som ej haft någon retur-frakt härifrån; alltså är frakten dyr.

Vidare, att hela luft-banan är byggd af bjelkar hitlagna från England — de besitta sjelf "amerikansk" fura — samt att de icke pålat för luft-banan, förrän hela spink-kassen blifvit byggd. Detta hålt=

mingsarbete har kostat dem <u>oerhördt</u> mycket.
De hafva köpt allt virke från Carlsvik
och vi hafva tagit dugtigt betalt derför.
Allt är gjordt på dagsverke, och endast
för att bygga sig igenom spriiken har
åtgått många hundratals dagsverken. Efter
mina förmenande hafva de ställt allting
så dyrt som möjligt. Det är derföre
bra svårt säga, hvad elevatorn kan
kosta <u>dem</u>! Anm. 4500 kannor 95 graders
sprit är hemtagen. Denna lärer köpts
från Holland och kostar ensamt tullen
16000 kronor. Det dugde ej att taga
spriten från dess hemland – Sverige.
Elevatorn kostar dem kanske derföre
50 à 60000 kronor mera, än hvad
man kan tänka sig "som en möjlighet".
Hvarje maltvagn lastar 25 tons malm.
Det erfordras ju en oerhörd kraft att
<u>lyfta</u> 3 .ne sådana lastade vagnar rätt
upp. Wagnens egen tyngd känner jag ej.
Men tror jag, att den väger 875 kilo (så står
det stämpladt på vagnarne).
Jag tänker mig, att Wagnarnes uppfordring
på luft-banan skulle kunna verkställas
med vida mindre kostbara Machinerier,

är de som jernvägsbolaget ställt i ordning för utförande af detta arbete. Att på ett sluttande plan uppdraga wagnarne skulle, efter hvad jag kan förstå, ej fordra ens hälften så stor kraft, som att lyfta dem rakt upp. I London, der hvarje qvadratfot jord är värd en stor summa, begagnas, efter hvad jag hört uppgifvas, allmänt lyft apparater för uppfordringen*; och kan man låta tänka sig möjligheten utaf, att jernvägsbolagets män hafva ej ens tänkt på, att en upphalning på sluttande plan skulle med en jemförelsevis ringa kostnad kunna utföras med lika fördel och på lika kort tid. Wi hafva vid fabriken ett upphalningsverk för wagnar lastade med plank (eller sprits och sura baker). Dessa wagnar väga lastade omk. 40 à 50 C:tr och då ej ångkraft begagnas, kan 2 man med lätthet upphala wagnen, fastän sluttningen är jemförelsevis ganska skarp. Genom ett par utvexlingar erhåller ett dylikt machineri en oerhördt stor kraft.

Jag kan ej förstå, att jernvägsbolaget eger någon synnerligen god trafik för stranden genom företrädet att ega sin byg-

*och de lika taga minst utrymmet.

draulisk elevator. Om denna skulle, hvilket jag ej tror, ega något särskildt företräde framför uppspädning på sluttande plan, så kan ju hvem som helst göra en dylik — och helt säkert till vida billigare pris, än hvad deras elevator står dem till.

Jernvägsbolaget har för närvarande 3 st. stora ångbåtar under byggnad. De äro afsedda att lasta 3000 tons hvardera. De komma att ligga, lastade, endast 16 fot, samt göras 300 fot långa samt med temligen flat botten.

Efter hvad jag hört uppgifvas, såsom sant tillförlitligt, så har jernvägsbolaget fått 400,000 tons, att skeppas nästa sommar. Omkring 300 ångare torde alltså komma att nästa sommar lasta vid Svartö-kajen. Jag antager nemligen, att flertalet af ångarne ej komma att lasta mer än 1000 à 1500 tons.

En dag beräknas för lastningen, 2 för utlossningen och 12 dagar för sjelfva resan alltså så 15 dagar hvarje resa eller 2 resor per månad. Frakterna böra således kunna nedbringas ganska betydligt.

3/

Som bekannt har Luleå Stad för några år tillbaka ikládt sig skyldigheten, att något räta rännan genom Tjufholmssundet äfvensom att fördjupa densamma och skulle detta arbete vara fullgjordt, då hela banan "Luleå – Ofoten" var färdig. Jernvägsbolaget var dock angeläget om, att få arbetet ~~gjordt~~ utfördt långt förut samt att få rännan djupare, än hvad som bestämdts, samt att få den absolut rak. De hittade också på att skrämma Luleå Stad – med det i min tycke egendomliga förslaget att taga banan ut till Kalax. Att gå öfver Lule elf samt anlägga en kaj på tillräckligt djupt vatten vid Kalax skulle kosta oerhördt mycket. Hela stranden vid Kallax är ovanligt grund. Jag kan knappt föreställa mig, att de menade riktigt allvar med detta sitt förslag. Skrämskottet har emellertid haft god verkan. På stadsfullmäktige sammanträdet i Måndags beslöts – att i allt tillmötesgå jernvägsbolagets önskningar och motiverades beslutet med, att eljest förlorar Luleå Stad all inkomst af hela rörelsen. Jag för min del

påstodo äfven för "att få hamnen djupare
samt alldeles rak samt att arbetet med
uppmuddringen skulle genast på f. ö. v. på-
börjas". Jag hade dock ett annat motiv
än de flesta öfrige. Jag anser nemligen, att
det för all trafik är af yttersta vigt
att erhålla ett så djupt och ändamåls-
enligt inlopp till hamnen som möjligt.
Dessutom är det ju ej sjelfva Staden, utan
de trafikerande, som få betala kost-
naderna. För Staden är det ju likgil-
tigt, om Hamnkassan upplånar 50
à 100,000 Kronor mer eller mindre. Ju
större summa, som lånas, blir, ju längre
tids ammortering. Det är allt! Inkom-
sten för uppmuddringen får ju Staden ej
något direkt nytta af, men blir ham-
nen ansedd god, så fås fartyg lättare och
hamnumgälderna tillväxa i storlek.
Tjufholmssundet har hittills beredt oss
stora olägenheter. Flera djupgående
fartyg hafva fått intaga lastfyllnaden
utanför Tjufholmssundet, som dels ligger
långt ut, dels och ej tillåter lastning
då det blåser hårdt.

För att på billigt sätt komma till rätta

med Staden, rörande rättighet ligga i vattnet, hvad man behöfver, samt för att få tillräcklig och behöflig mark för sjelfva stationen och bibanan på goda vilkor, vore det ej ur vägen, om man kunde, såsom varit tal om, erhålla lämplig mark på Hertsön. Bäst vore i så fall att förskaffa sig rättighet till mark på utsidan af Hertsön. På insidan af Hertsön måste man betala hamnumgälder till Luleå stad, fastän skatter och annat betalas till Neder Luleå socken.

Efter hvad man kan föreställa sig genom att studera kartan, så borde det ej vara omöjligt att erhålla god hamnafven på utsidan af Hertsön. Jag bifogar en liten kopia från sjökortet och synes deraf, att området, som är utsatt i samma, är samt tillräckligt samt att öfven utsidan af Hertsön är bra nog skyddad mot storm och vågor genom derutanför belägna holmar och skär.

Skulle Staden se, att man på allvar tänkte på att skaffa sig en hamn utanför dess område, skulle den snart er-

gjorda goda vilkor vid Carlshäll. Att få rörelsen förlagd inom stadens område är af stå stor vigt för Luleå, att jag tänker mig de voro färdiga att gå in på hvad som helst. Man har ju försökt bevis härpå – i Tjufholmsundsfrågan.

En undersökning af markens beskaffenhet åt Hertzön till borde naturligtvis göras ju förr, ju hellre? Och om lämplig hamnstädtning och utskeppningsplats på utsidan finnes, borde månnde uppgörelse om lastplats snarast möjligt genomdrifvas på förrut på tänkta grunder och vilkor.

Hamnumgälderna till Luleå Stad, inclusive muddringskostnaderna, uppgå pr ton till 15 öre. Häraf finner man, att vederbörande nog bör inse, att man ej utan anledning söker sig egen hamn. Dessutom skulle en hamn på utsidan af Hertzön möjliggöra ett par veckors längre skeppning på hösten.

Tänkbart kan nog vara, att Regeringen ej skulle bevilja Concession å en bibana till hamn på utsidan af Hertzön. Jag har hört vissa personer uttala den åsig-

ten, att det ur strategisk synpunkt skulle
vara riskabelt, om banans ändpunkt
förlades vid öppen sjö x — och intet skydd.
Se Sund afstängde fienden från att
sätta sig i besittning af en så viktig
punkt som ändpunkten af Luleå–Ofo-
den banan. Om detta skäl, mot en
ändpunkt Hertsön, kan blifva afgörande
begriper jag ej.

För att förtydliga mina kartor sändes
öfven Elfven. Kartverkets karta öfver
Nedre Luleå. Denna kan ju vid tillfälle
återsändas, om Herr Grosshr. ej ville
behålla densamma.

Ödmjukeligen

H. Ortenblad.

x Det var då det om Kalix!

Luleå d. 3 April 1888

Grosshandlaren
H. Herr J. Aug. Bergman
Nederkalix

Har att erkänna mottagandet af ärade Skrifvelsen af 2 d:s, hvaraf jag erfar, att jag sedan har att förvänta order om huru bör förfaras — på utsidan Hertsön. Som jag i en föregående Skrifvelse, för någon tid sedan, nämnde, så misstänker jag att jernvägsbolaget skall komma fram med förslaget Kallax — dels för att skrämma Staden till eftergifter, dels och för att maskera sina afsigter att få en utfartsväg till Hertsön. Jag är nemligen öfvertygad om, att de åt det hållet kommer att företaga noggranna undersökningar i vår och likväl ej, att de åt det hållet komma att leda en bibana för att kunna skeppa längre tid på hösten samt göra sig oberoende af Luleå Stad. Då magnaterna äro ernade att förlägga på

Svartan, så behöfva de ju åfven der hafva en lastplats. Hvad som der är gjordt allaredan, är dock ej gjordt i onödan. Att bolaget umgås med planer i den riktningen, ligger ju nära till hands att tro. Deras storordighet rörande förslaget Kallax — och deras förbehållsamhet rörande sin delvis redan utförda undersökning af Hertsöfjärden, ser misstänkt ut. Man behöfver ej vara jernvägsingeniör för att begripa, att Mibanan(?) till Hertsön är mångdubbelt lättare utförd och står den i alla afseende lika bra, om ej bättre, uppfyller sitt ändamål.

Jag glömde i min förra att upplysa, att meningen nu är att uppmuddra Tjufholmssundet till ett djup af 26 fot vid medelvattenstånd. Skulle man behöfva få något djupare vatten vid Carlshäll, än hvad mätningen angifver, så borde staden genom muddring öka djupet med några fot. Detta arbete kan ej komma att kosta mycket. Botten är lös och skulle en sådan uppmuddring af

Not=

vilken, om den gjordes i sammanhang med Tjufholmsundets uppmuddring, kunna mycket lätt utföras. Staden bör vara lika skyldig, som jag antager att den är villig att göra en sådan uppmuddring, i fall man skulle anse det behöfligt.

Igår fick jag ett gynsamt tillfälle att tala vid C. L. Wik rörande hans 4 Aktier. Han är en mycket försiktig man i allt och vill gerna hafva tid på sig att fundera, innan han kan bestämma sig. Han svarade också något undvikande — ungefär sål.: "Inte är jag just mycket böjd för att sälja — och under al pari säljer jag ej — jag skall fundera på saken." Jag sade honom att min man, svåger Sim, ej hade någon brådska och att han ej heller tyckes så fasligt angelägen — samt att jag trodde, att han ej ville betala fullt nominella värdet. Får se om han skall afgifva en bestämd offert, då jag ju genast har att klippa till. Jag gissar, att han ej vill låta 1887 års kuponger följa med. Får jag detta oaktadt betala 1000 Kr stycket? Detta är nödigt

få besked om snarast. Jag tager emeller-
tid ej saken till tals med Wre, förrän
jag erhållit förhållningsorder af Råd-
stumman.

I Hr Mann B:s bref frågas, om
Herr Grosshr få någon utdelning i
Mek. Werkstaden. Jag skall klare-
denna affär snarast möjligt. Bod-
träskfors-bolaget har en skuld till
Mek. Werkstaden på omk. 2000 Kro-
nor för "Aros" reparation i våras;
alltså fås ingenting kontant, på
annat sätt än i räkning med Bfs
A Bolag. En utdelning af 25% fås emeller-
tid nu i Mek. Werkstads A Bolaget
och torde 10 à 15% sedan vara
att förvänta.

Ödmjukeligen

H. Ortenblad.